



AVIS MOTIVÉ DES MEMBRES ÉLUS CGT

Montreuil, le 10 Mars 2015

PLÉNIÈRE DU CCE DU 10 MARS 2015 SUR LE DOSSIER DE CONSULTATION RELATIF A LA REFORME DU FERROVIAIRE

L'application de la loi, décidée par les représentants de l'Etat et orchestrée par la direction, ne répond pas à deux défis majeurs auxquels sont confrontés la SNCF et plus généralement le système ferroviaire français : assurer un degré d'intégration optimum entre l'infrastructure et le transporteur et résoudre les déséquilibres financiers découlant, pour l'essentiel, du fardeau de la dette historique léguée par l'Etat à RFF en 1997.

Sur le premier point, on constate en effet que les principes d'intégration industrielle, de cohésion économique et d'unité sociale, qui devaient guider la construction du nouveau Groupe Public Ferroviaire, sont évacués au profit d'une logique de séparation et d'éclatement en trois EPIC distincts et de la poursuite d'une gestion cloisonnée par activités et filiales. Ce choix de réorganisation, dicté par la volonté de soumettre le service public du rail à la concurrence, donne le prisme à la performance financière sur les synergies de production, sur la nécessaire mutualisation des compétences techniques et professionnelles des agents. Cette restructuration ne peut, à l'avenir, que compliquer et dégrader davantage encore les conditions de travail des cheminots et va détériorer la qualité des prestations de transports fournies aux usagers.

Concernant les déséquilibres financiers, la mise en œuvre de la loi n'apporte ni solution à l'hypothèque de la dette, ni réponse aux besoins de modernisation du réseau et des matériels roulants. Elle met surtout le Groupe Public Ferroviaire et les trois EPIC sous tension, via des dispositifs financiers contraignants qui doivent permettre de dégager en interne 1,5 mds € de gains opérationnels d'ici dix ans. Chaque EPIC sera mis à contribution.

L'application de ce régime drastique risque, selon les projections du cabinet DEGEST, d'entraîner deux conséquences désastreuses pour la SNCF et service public ferroviaire.

Non seulement les gains de productivité et d'économie exigés pourraient se traduire par la suppression d'au moins 10 000 emplois de cheminots à l'horizon 2020, mais aussi par la contraction de l'offre ferroviaire, sous la forme d'une réduction des dessertes et des trains ainsi que la fermeture d'au moins 7 500 kms de lignes du réseau secondaire, selon une hypothèse basse révélée par DEGEST.

Au regard des éléments d'information transmis par la direction depuis le 26 septembre 2014 et en considérant les conclusions du rapport d'expertise du Cabinet DEGEST, exposées ce jour au CCE, **les élus CGT du Comité Central d'Entreprise de la SNCF émettent un avis négatif** sur les conséquences pour l'entreprise et les cheminots de la mise en œuvre de la loi 2014-872.